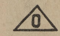
Heft 6 — 3. Jahrgang 1918 Einzelheft 15 Pfennig Vierteljährlich M. 1,95

Deutschland zur See



Unabhängige Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegeltung und der deutschen Flottenpolitik

Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Marinedank", Berlin SW 68

Herausgeber: Vize-Admiral z. D. Hermann Kirchhoff

Salve der Turmgeschütze eines Großkampfschiffes

(K. u. K. Kriegspressequartier)



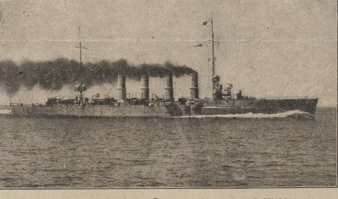


Zurück aus englischer Gefangenschaft. B. J. G.
Ein Teil der ausgetauschten deutschen Kriegsgefangenen nach ihrer Ankunft in Rotterdam. In der Mitte (×) Fregattenkapitän von Müller

Das Gefecht vor den Dardanellen

Von Hermann Kirchhoff, Vize-Admiral z. D.

Am 20. Januar machten die türkischen Schiffe, die nach dem für das Schwarze Meer abgeschlossenen Waffenstillstand dort frei geworden waren, von den Dardanellen aus einen Vorstoß in das Ägäische Meer. Durch Flugzeuge war die Stellung feindlicher Kriegsschiffe nördlich von der Insel Imbros beobachtet worden, gegen die nun der Großpanzerkreuzer „Sultan Javus Selim“ — der „Göben“ — und der kleine Kreuzer „Midilli“ — „Breslau“ — nebst mehreren Torpedobooten vorgingen. — Deutscher Schneid und Angriffsgeist konnte sich in schöner Form wieder einmal im Süden betätigen, wo diese Schiffe sich gleich zu Beginn des Krieges an der Küste von Algerien und vor Messina, alsdann während der folgenden drei Kriegsjahre wiederholt bei Angriffen auf die russischen Seestreitkräfte und Küstenwerke des Schwarzen Meeres erfolgreich gezeigt hatten, „Midilli“ meistens unter Korvetten-Kapitän von Knorr.



Der kleine Kreuzer „Breslau“ („Midilli“), (Wasserverdrängung 4550 Tonnen, Schnelligkeit 28,3 Seemeilen), der auf dem Rückmarsch von dem kecken Flottenvorstoß gegen feindliche Streitkräfte bei der Insel Imbros gesunken ist

Es gelang, einen großen und einen kleinen englischen Monitor durch Geschützfeuer zu vernichten, einen Transporter zu versenken, mehrere verankerte Vorratshulks schwer zu beschädigen und eine Land-Signalstation zu zerstören.

Nach diesem glänzenden Ergebnis geriet dann leider „Midilli“ in eine Minenzone, in der sie durch Wirkung mehrerer Minen untergegangen ist; von der Besatzung wurden, soweit bis zum Druck dieser Zeilen bekannt geworden ist, nur 172 Mann gerettet und gerieten in englische Gefangenschaft.

Der „Sultan Javus Selim“ kam später in der Biegung der Nagara-Enge leicht fest, was von feindlicher Seite als Folge einer schweren Beschädigung gemeldet wurde.



Küstenlandschaft der neuen Republik der Ukraine. Lpz. Pr. B.
Blick auf das malerisch gelegene Jalta (Halbinsel Krim)

Die Amerikaner und wir

Vor diesem Kriege hat von uns wohl kaum jemand daran gedacht, daß wir jemals in die Lage kommen würden, mit Amerika Krieg zu führen — es sei denn einen Handelskrieg. Amerika auf dem Kriegspfade — eine unmögliche Vorstellung! Galten doch bei uns die Vereinigten Staaten als Vorkämpfer der Friedensidee, als diejenige Macht, die einmal die Vermittlerin im Weltkriege spielen würde. Dazu schienen sie nach oberflächlicher Betrachtung auch besonders geeignet mit ihrer aus allen europäischen Nationen gemischten Bevölkerung. Ihre Überlieferungen verpflichteten sie geradezu, sich von jeder Einmischung in europäische Verwickelungen fernzuhalten und auf keinerlei irgendwie verpflichtende Bündnisse mit europäischen Mächten sich einzulassen. Glaubenssätze, die von ihrem Gründer Washington als Testament hinterlassen und später von Monroe in seiner Botschaft vom 2. Dezember 1823 bekräftigt und verbrieft worden sind, die sogenannte Monroedoktrin, schließen eine Einmischung Europas in die Angelegenheiten des amerikanischen Kontinents aus. Wenn auch nicht offiziell, so doch praktisch ist dieser Grundsatz denn auch von den europäischen Mächten bis heute geachtet worden. „Amerika den Amerikanern" war der Popanz, der uns seitens der Union bisher bei jeder Gelegenheit vorgehalten wurde, selbst wenn es sich nicht um amerikanische Angelegenheiten handelte, sondern wenn es galt, die Interessen deutscher Reichsangehöriger in den Wirren der süd- und mittelamerikanischen Raubstaaten zu schützen. Demnach durfte der harmlose Mitteleuropäer erwarten, daß Amerika nun in dem großen Kriege der Mittelmächte um ihre Existenz sich ehrlich neutral verhalten würde. Man konnte um so mehr damit rechnen, da die Vereinigten Staaten bisher die einzige Großmacht waren, die sich noch keine ihrer politischen Bedeutung entsprechende Kriegsrüstung zugelegt hatte.

Kaum aber hatte der Weltkrieg begonnen und die Entente ihre ersten Schläge erhalten, so merkten wir bald, daß die amerikanische Friedfertigkeit und Neutralität nicht sonderlich tief saßen. War es auch scheinbar Friedensgeschrei, was von Amerika zu uns herübertönte, waren es auch Friedensreden, die Mr. Wilson, der Präsident, vom Stapel ließ, so verriet uns doch der Ton, in dem sie vorgetragen wurden, daß immer wir, nicht unsere Gegner ermahnt werden sollten, zu einem Frieden, der ganz und gar nicht der Entstehungsgeschichte des Krieges und der Kriegslage entsprach. Es waren nicht Reden eines Neutralen, sondern eines Parteigängers. Der Hungerkrieg gegen Deutschland und seine Bundesgenossen schien Herrn Wilson weniger beanstandenswert als unser Abwehrkampf gegen die unmenschliche und völkerrechtswidrige Kriegführung gegen das deutsche Volk. Man merkte mit jedem Tag mehr, daß Wilson die Engländer begünstigen wollte, daß sein Friedens- und Humanitätsgefasel eitel Heuchelei war. Hatte er doch geduldet, daß sich die gesamte amerikanische Industrie in den Dienst der Kriegsrüstung unserer Feinde stellte, daß Amerika geradezu den Krieg finanzierte. Alle unsere Vorstellungen gegen diese jeder wahren Neutralität ins Angesicht schlagende Politik wurden mit Sophistereien und dummdreisten Ausreden abgetan. Bis uns die Geduld riß und wir, von unserer kriegstechnischen Überlegenheit Gebrauch machend, den rücksichtslosen U-Bootkrieg gegen unsere Feinde zur Anwendung brachten. Jetzt fiel die Maske. Amerika wurde unser offener Feind, denn es ging um seinen Geldbeutel, gegen die Profite seiner Rüstungsindustrie, ja um deren Existenz. Unterlag die Entente, so gab es in Amerika einen Finanzkrach.

Langsam, Schritt für Schritt hat Wilson die Traditionen Amerikas über den Haufen geworfen, aus einem Friedensvolk ein Kriegsvolk gemacht, im Dienste der Waffen und Munition fabrizierenden Plutokratie.



Zeichn. von F. Jüttner

Wilson einst und jetzt.

Wilson einst:

„Der Krieg von 1870 wurde im Interesse des deutschen Patriotismus gegen französische Unverschämtheit geführt. Preußen ist erfolgreich bestrebt gewesen, eine größere Vollkommenheit in seiner Verwaltungsorganisation zu erreichen als irgendein Staat Europas."

Jetzt aber

sagt er von diesem Staate, daß seine Regierung in diesem Kriege — dem jetzigen — Amok laufe, jetzt seufzt nach ihm Deutschland unter dem Banne einer dynastischen Autokratie, die nur ihren eigenen Interessen nachläuft.

Als Anwalt der Neutralen, als Vorkämpfer für die Rechte der angeblich unterdrückten kleinen Nationen trat Herr Wilson auf den Plan, und heute vergewaltigt derselbe Mann diese kleinen Völker im Dienste der Entente, wie es erbarmungsloser selbst England nicht fertiggebracht hat. Wenn man das wahre Gesicht Amerikas kennen lernen will, so darf man nur den offenen Brief lesen, den ein Amsterdamer Großkaufmann, van Aalst, jüngst im „Amsterdamer Weekblaad voor Nederland" an den Präsidenten Wilson gerichtet hat. Es ist ein Notschrei, der Amerika den Spiegel vorhält und zeigt, wie die Neutralen Staaten von dem Menschenfreund Wilson gepeinigt werden. Van Aalst spricht in seinem offenen Brief geradezu von einer Aushungerung und Verelendung Hollands durch Amerika und erinnert den Präsidenten daran, wieviel die Vereinigten Staaten gerade Hollands Hilfe während ihres Freiheitskampfes verdankten, als die Amerikaner durch die britische Blockade der Hungersnot preisgegeben waren.

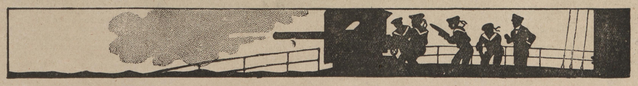
Wenn der Holländer glaubt, daß solche Herzenstöne heute noch in Amerika verstanden werden, so irrt er sich, denn dann hätten sich die Amerikaner auch daran erinnern müssen, was sie Deutschland verdanken. Deutschland und das deutsche Element in den Vereinigten Staaten kann sich nicht geringerer Verdienste um die Freiheit und Entwicklung der amerikanischen Nation rühmen als die Holländer. Das ist es ja überhaupt, was die Grundlage bildet für die moralische Verpflichtung zur Neutralität Amerikas gegenüber europäischen Verwicklungen. Europa ist das Mutterland Amerikas. Dieses schlägt auf alle Fälle einem Teil seines Volkes ins Gesicht, wenn es in europäischen **Händeln Partei nimmt**, und untergrädt damit seinen inneren Frieden. Als Wilson Partei nahm, hat er aufgehört, Amerikaner zu sein. Er hat begonnen, das amerikanische Volk auf dem Wege rückläufiger Entwicklung zum Vasallenverhältnis gegenüber England zu führen, aus dem es sich vor hundert Jahren befreit hatte.

Denn daß es kein ehrliches Bündnis ist, in das England die halbe Welt in den Krieg verstrikt hat, daß England nicht daran denkt, für die Interessen der mit ihm verbündeten Völker zu kämpfen, das werden diese, das wird auch Amerika nur allzubald merken. Schon heute herrscht Mißtrauen zwischen England und Amerika. Beide verheimlichen voreinander ihre Flottenrüstungen, wenigstens will England die Amerikaner nicht in seine Karten gucken lassen, was besagen will, daß man den amerikanischen Flottenrüstungen mißtraut und eines Tages mit Amerika als möglichem Gegner rechnen zu müssen glaubt. Wenn Wilson sich einbildet, Arm in Arm mit England dem Angelsachsentum die Weltherrschaft und Amerika einen gleichberechtigten Platz neben dem britischen Imperium erringen zu können, so irrt er sich. Das Angelsachsentum repräsentiert allein England und will sich in die Herrschaft über die Welt keineswegs mit dem nicht einmal rein angelsächsischen Amerika teilen. Die Engländer wissen genau, daß sie des amerikanischen Volkes keineswegs für alle Zeit sicher sind. Sie benutzen Amerika in ihrer heutigen Bedrängnis, denken aber nicht daran, ihre Politik auf die Dauer mit amerikanischen Interessen zu beschweren. England wird sicherlich nicht zögern, z. B. den Feind Amerikas, Japan, gegen dieses auszuspielen, wenn es seinen Interessen dienlich erscheint, wie es dies früher gegen Rußland, den Bundesgenossen von gestern, getan hat. Wir werden es sicher erleben, daß die Teilnahme der Union am Kriege drüben später zu schweren innerpolitischen Auseinandersetzungen führen wird, wenn erst dem amerikanischen Volke die Augen darüber aufgegangen sind, zu wessen Vorteil seine Regierung alle Überlieferungen über den Haufen geworfen hat. Amerika wird diese Sünde gegen den Heiligen Geist des Nationalinteresses mit einer schweren Störung seiner inneren Geschlossenheit eines Tages bezahlen müssen. Das ändert aber nichts an der Tatsache, daß wir gut daran tun, Amerika als Feind durchaus ernst zu nehmen. Wilson und seine Helfershelfer wissen ganz genau, welche Folgen die von ihnen der Union aufgezwungene Kriegspolitik für ihr Land und damit sie selbst haben kann, und sie werden alles daran setzen, uns unterzukriegen und die riesigen Hilfsmittel Amerikas in steigendem Maße in den Dienst des Krieges zu stellen. Ob der gewaltige Rüstungsaufwand gegen uns im stillen noch einem anderen, späteren Gegner gilt, ist eine zweite, für uns jetzt gänzlich unerhebliche Frage. Zunächst geht es gegen uns. Zum mindesten mit der Absicht, uns den Sieg zu entreißen, der die Spekulation der amerikanischen Plutokratie zusammenbrechen ließe.

Wir vertrauen zuversichtlich, daß diese Absicht an unserer eisernen Front zu Wasser und zu Lande und an unseren ebenso eisernen Nerven zuschanden werden wird und daß auch Amerika eines Tages froh sein wird, wenn es wieder mit uns in friedliche Beziehungen treten kann, wenn es erkennt, daß wir in der Weltwirtschaft vermöge unserer hochentwickelten Handelsflotte ein Wörtchen mitzureden haben.

Die Mutterlandidee Amerika gegenüber hat sich in diesem Kriege als ein leerer Wahn erwiesen. Das numerisch starke Deutschtum in Amerika hat versagt, mit der Gemeinbürgschaft der Rasse war es nichts. Das materielle Interesse hat sich als stärker erwiesen und uns das Deutschtum Amerikas entfremdet. Dem starken Angelsachsentum muß ein starkes Mitteleuropa gegenüber stehen, das sich im Notfall selbst genug ist. So kommen Amerika und wir am besten miteinander aus.

E. L. R.



Aus Luv und Lee

Das Flaggschiff „Franklin“ des Admirals Farragut, des erfolgreichen Führers der Unionflotte während des Sezessionskrieges, hat sein ruhmvolles Dasein dem Verlangen nach Kupfer, das den Schiffskörper bedeckte, zum Opfer gebracht. Ein zweites Flaggschiff Farraguts, die Dampfkorvette „Hartford“, an dessen Bord sich der Admiral bei der Eroberung von New-Orleans im Jahre 1862 befand, tut jetzt noch Dienste als Frachtschiff. Sentimentale Dankbarkeit ist ein seltener Artikel jenseits des großen Teiches.

Der Leuchtturm auf dem Automobil ist das neueste, nach einer Mitteilung der „Kriegstechnischen Zeitschrift“ seitens der Armeeleitung der Vereinigten Staaten in Versuch genommene Seezeichen. Der Turm liegt zusammengeklappt in Gestalt eines Stahlgitterwerkes auf einem Lastauto. Er wird, falls er benutzt werden soll, durch eine mit dem Lastwagenmotor verbundene Winde aufgerichtet und hat dann eine Höhe von 7,5 Meter. Auf einem Anhänger steht die für den Betrieb des Scheinwerfers erforderliche Dynamomaschine. Was würde Sostratos von Knidos, der Erbauer des Leuchtturmes von Alexandrien, eines der sieben Wunderwerke des Altertums, zu diesem jüngsten Pharus sagen?



Auch ein Opfer des Krieges

Das Ende des Flaggschiffes „Franklin“ des Admirals Farragut

Die auf dem Tigris tätigen englischen Flußkanonenboote haben den außerordentlich geringen Tiefgang von 0,76 Meter; ihre Länge beläuft sich auf 36,6 Meter, die Breite auf 6,1 Meter. Ihre Zahl betrug zunächst 16, ist aber später um 12 erhöht. Diese letzteren Boote sind 70,1 Meter lang und 10,97 Meter breit und haben die Reise von England zum Persischen Golf unter eigenem Dampf zurückgelegt, während die früher erbauten in einzelne Teile zerlegt und von England aus verschifft wurden, um am Tigris zusammengefügt zu werden.

Übersetzen eines Lastkraftwagens über den Tigris

Das seine Kraft ohne Kohle oder sonstigen Brennstoff selbst erzeugende Kriegsschiff bildet die neueste Sensation der amerikanischen Heeresleitung. Vorläufig müssen wir uns mit den von jenseits des Ozeans herübergekommenen volltönenden Andeutungen begnügen. Nach „Hansa“ besagt ein dem Kongreß erstatteter Bericht über den für Schiffe, Kraftwagen und Flugzeuge angeblich gleich gut geeigneten, sich selbst speisenden Motor des Herrn Garapet T. K. Giragossian in Boston wörtlich folgendes: „Wenn Giragossian die Brauchbarkeit seiner Erfindung beweisen kann, ist die schnelle Beendigung des Krieges gesichert (!). Die Schiffe der Flotte, die Handelsschiffe, die Aeroplane könnten jede Entfernung zurücklegen, ohne zur Ergänzung ihres Heizmaterials zurückkehren zu müssen. Er behauptet, es wäre möglich, überall durch die Anwendung des Mittels, das er erfunden habe, Nitrate zu erzeugen.“ Vorläufig können wir der Wirkung dieser „Nitrate“ mit derselben Ruhe entgegensehen, wie den rätselhaften „elektrischen Wellen“ Edisons.

Ein künstlicher Niagarafall. Die erfolgreiche Ausnutzung der Fälle des Niagaras hat die Veranlassung zur Anlage eines neuen künstlichen Niagarafalles gegeben. Derselbe wird die ansehnliche Höhe von 30,5 Meter besitzen und bei Foster Flats unterhalb des bestehenden Wasserfalles mit Hilfe eines 45,15 Meter hohen und 366 Meter langen Dammes gebildet werden. Man rechnet darauf, hier 2 Millionen Pferdekräfte zu gewinnen.

Die mit dem elektrischen Schiffsantrieb auf Kriegsschiffen gemachten Erfahrungen lassen sich wie folgt kurz zusammenfassen: Bessere Zentralisation der Kraftanlage, leichtere Übersicht der Anlage, größere Beweglichkeit in der Kraftverteilung, bessere Ökonomie innerhalb eines großen Leistungsbereiches, größte Herabminderung der Wellenlängen, erhöhte Rückwärtsleistung, bessere und weitergehende Trennung wichtiger Einheiten, geringste Längenausdehnung und kleinster Durchmesser der Dampfrohrleitungen, weniger Schottdurchbrechungen durch Dampf- und Speisewasserrohre, geringere Erwärmung der Schiffe durch Dampfrohrleitungen, Beseitigung der Gefahr von Rohrbrüchen durch Geschoßteile, die das Panzerdeck durchschlagen. Eine außerordentlich weitgehende Anwendung hat der elektrische Strom auf dem argentinischen Linienschiff „Moreno“ gefunden. Die Beleuchtung ist auf drei Stromkreise verteilt: einen für Kreuzerfahrten, einen für weiße Beleuchtung im Kampfe und einen für blaue Beleuchtung, die nach außenhin fast unsichtbar ist, für Nachtgefecht. Ein elektrisches Steuer dient zur Unterstützung des Dampfsteuers und kann doppelt so schnell wie dieses, nämlich in 40 Sekunden, von der einen in die andere Endlage umgelegt werden. Die Reichweite der drahtlosen Telegraphie, System Telefunken, beträgt bei Tage 1000 Kilometer, bei Nacht 2000 Kilometer.

Die drahtlose telephonische Verbindung Washington — Paris sollte, wie dies bereits vor einigen Wochen verlautbarte, unmittelbar vor ihrer praktischen Lösung stehen. Diese ist nunmehr, wie aus Amerika berichtet wird, tatsächlich zur Ausführung gebracht.

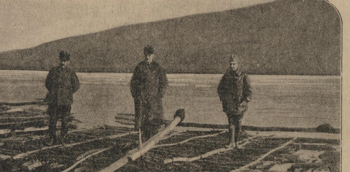
Für die drahtlose Verbindung Holland — Indien hat die holländische Regierung die Summe von 5 Millionen Gulden zur Verfügung gestellt. Die Telefunken-Gesellschaft zu Berlin wird die Empfangs- und die Abgabeeinrichtung liefern.

Einen ständigen Rettungsdienst hat die Schwedische Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger eingerichtet, und zwar derart, daß sie zu Zeiten, die den Eintritt von Schiffsunfällen befürchten lassen, also bei schwerem Wetter, zwischen der norwegischen Küste und dem Sund ein starkes, seetüchtiges, mit Dieselmotoren und Funkentelegraphie ausgestattetes Rettungsboot kreuzen läßt. Das Schiff ist imstande, mehrere Tage lang sich in den Gefahr bringenden Gewässern aufzuhalten. Das Vorgehen der Schwedischen Gesellschaft bedeutet einen wesentlichen Fortschritt gegenüber dem bisherigen Rettungswesen, bei welchem die an Land bereitgehaltenen Boote bei Unfällen zuerst alarmiert und dann zu Wasser gelassen werden.

Das Schubkarrenboot ist ein Boot, das bei den Fischern in Kanada in Gebrauch steht und am Bug mit einem Rade und hinten am Heck mit zwei Handgriffen ausgestattet ist. Diese Einrichtung hat den Zweck, das Hinausschieben des Bootes in die See, das oft über längere Entfernungen erfolgen muß, bis tiefes Fahrwasser erreicht wird, zu erleichtern.

Die Gefährdung von Schiffen durch die Selbstentzündung von Brikettladungen ergab sich aus einer Verhandlung vor dem Seeamt zu Stettin. Hier und in Swinemünde entstanden in schneller Aufeinanderfolge drei Schiffsbrände, von denen das Seeamt auf Grund des Gutachtens des chemischen Sachverständigen Dr. Wimmer feststellte, daß sie höchstwahrscheinlich auf Selbstentzündung der Brikettladung beruhten.

Max Geitel.



Offiziere der verbündeten Mächte, Deutschland, Österreich-Ungarn und der Türkei, auf einem Kelek, d. h. Schlauchfloß aus luftgefüllten Schaf- oder Ziegenhäuten. Diese Keleks werden heute noch genau so hergestellt und verwendet, wie sie die Griechen zur Zeit der Perserkriege benutzt haben. Mit solchen Keleks werden die Truppen, Geschütze und sonstiges Kriegsmaterial von der Kaukasusfront nach der Bagdadfront geschafft

Völker- oder Rassengeruch

Jeder Seemann und Weltreisende mit einem gut entwickelten Geruchssinne wird die Beobachtung gemacht haben, daß eine jede Menschenrasse einen eigentümlichen, einen ganz besonderen Charakter zeigenden Hautgeruch besitzt, welcher sich unter keinen Umständen, auch bei der größten Reinlichkeit nicht verliert und sich durch das sorgfältigste Waschen nicht entfernen läßt. „Der Völkergeruch,“ sagt der bekannte Professor Carl Vogt, „gehört eben zur Art, wie der Bisamgeruch zum Moschustier und beruht auf der Ausdünstung der Schweißdrüsen.“ Es mag dieses für allzu fein fühlende und empfindsame Menschen, namentlich Damen, nicht gerade angenehm und ästhetisch klingen, aber es läßt sich davon an Wahrheit nichts abdingen.

Selbstverständlich erklärt sich der Völker- oder Rassengeruch teilweise aus der Ernährungsweise, die ja bei allen Völkern gewisse Verschiedenheiten zeigt, und ebenso aus der Ungleichheit der klimatischen Verhältnisse, unter denen die verschiedenen Völker auf der Erde leben oder lange Zeit gelebt haben. Ebenso bedingen die bei den einzelnen Völkern mehr oder weniger voneinander abweichenden Wohnungs- und Kleidungsverhältnisse Unterschiede in dem Charakter der Hautausdünstungen der verschiedenen Rassen. Bei alledem läßt es sich aber nicht leugnen, daß zur Herausbildung des so weitgehende Verschiedenheiten zeigenden Völkergeruchs auch noch andere Verhältnisse, besonders langdauernde Vererbung stark mitgewirkt haben.

Um nun hier einige Belege für das Bestehen eines charakteristischen Völkergeruches beizubringen, so beginnen wir zuerst mit den Negern, die als ganz besonders stark riechend bezeichnet werden. Pruner Bey, der diese schwarzen Leute als Anthropologe sehr genau kennengelernt hat, schreibt unter anderem: „Der durchdringende Geruch, welchen der Neger ausströmt, hat etwas Ammoniakalisches und Ranziges, man könnte sagen, etwas Bockartiges. Reinlichkeit vermindert diesen Geruch, ohne daß er dadurch ganz verdrängt werden könnte. Wir wissen nicht, ob dieser Rassencharakter durch einförmige Nahrung verändert wird, wie es bei den Fischern und Opossumjägern Australiens der Fall ist.“ Ähnlich sprechen sich auch Walker, Hübbe, Schleiden, Fritsch und andere wissenschaftliche Männer, welche die Neger genauer kennenlernten, aus. Thomas Hutchinson behauptet sogar, daß sich ihr durchdringender Körpergeruch in die Kleider von Europäern setze, die sich einige Zeit in unmittelbarer Nähe von Negern aufzuhalten gezwungen seien. Der Anthropologe Dr. Falkenstein von der Loango-Expedition schreibt: „Es sind die ranzigen Fettsäuren, welche den Negergeruch hervorbringen. Dieser könnte, wenn greifbar und definierbar, mit größerem Rechte als Rassenmerkmal aufgeführt werden als irgendein anderes.“ — Schon der berühmte alte Naturforscher Buffon erzählt: „Die Angolaneger riechen so übel, wenn sie erhitzt sind, daß die Luft an den Orten, wo sie verkehrten, in einer Viertelstunde nicht zu vertreiben ist. Die Neger von den Kap Verden haben lange keinen so schlechten Geruch wie die von Angola.“ Auch aus anderen Berichten ergibt sich, daß der Negergeruch bei einzelnen Völkern Afrikas stärker, bei anderen schwächer ist.

Was die Völker Asiens angeht, so kann Schreiber dieser Zeilen mit Joest, Pater Bourin und anderen Forschungsreisenden nach eigener Wahrnehmung sagen, daß die Malaien einen nicht leicht zu beschreibenden, schwach nach Kot riechenden Hautgeruch besitzen. Bezüglich des Hautgeruches der Chinesen wollen wir hier nur auf Huc, einen guten Kenner des „Reiches der Mitte“, verweisen. Derselbe schreibt in seinem Werke „Empire Chinois“ (Bd. I, S. 24): „Ein starker Moschusgeruch, welcher China und den Chinesen eigentümlich ist, duftete von allen Seiten auf mich ein. Wer viel in fremden Ländern gereist ist, bemerkt leicht, daß alle Völker einen eigenen Geruch haben. Man unterscheidet vermittels der Geruchsnerven sehr leicht die Hautausdünstung der Neger, der Malayen, der Chinesen, Mongolen, Tibetaner, Hindu und Araber.“ Ähnlich spricht sich Adolf Erman auf Grund zahlreicher Wahrnehmungen aus, welche er auf seinen Reisen im russischen Asien und in China machte.

Über den spezifischen Geruch amerikanischer Völker sagt schon A. d'Orbigny: „Wir haben gefunden, daß in Amerika die Eingeborenen im allgemeinen einen von den Europäern verschiedenen und ein wenig mehr hervortretenden Geruch haben, der sich aber schwer beschreiben läßt. Er ist verschieden von dem der Neger und weniger stark.“ Auch der bekannte Anthropologe Blumenbach spricht bereits hiervon. Der widerliche Geruch der Araukaner ist in Chile unter dem Namen „soreno“ bekannt. Bei den Corodas in Brasilien fanden Spix und Martius den Geruch (catinca) nicht so durchdringend wie bei den Negern, aber doch skabiös-urinös, und Crevaux bemerkt, daß die südamerikanischen Indianer nach frischem Leder riechen.

Daß auch die weiße Rasse ihre eigentümliche Hautausdünstung hat, kann man sich leicht denken. Verschiedene sehr freimütige und intelligente Malaien, welche Schreiber dieser Zeilen danach fragte, kamen meistens darin überein, daß unser Körpergeruch nicht besonders stark sei und am meisten an den Geruch des ausgepreßten Saftes vom Zuckerrohr erinnere. Aus unseren Kinderbüchern ist uns wohl noch bekannt, wie scharf das Empfindungsvermögen der echten Urwaldindianer dem Hautgeruch der Europäer gegenüber war. In Mexiko wird sogar behauptet, daß Mischlinge aus europäischem und amerikanischem Blute teilweise den Geruch beibehielten, welcher der Hautausdünstung der beiden Urgeschlechter eigen sei. Das feine Organ der Indianer Perus vermag die verschiedenen Rassen sogar bei Nacht durch den Geruch zu unterscheiden. Diese Rothäute haben sogar eigene Namen für die verschiedenen Rassengerüche, indem sie den der Europäer als Pezuna, den der Indianer als Posco und den der Neger als Grajo bezeichnen.

Auffallend schwach soll bei streng durchgeführter Reinlichkeit der Hautgeruch der australischen Völker sein. Micklucho-Maclay erklärt ihn allerdings als sehr durchdringend, findet aber kein passendes Wort, denselben zu charakterisieren. Dasselbe sagt O. Finsch von den Mikronesiern.

Wohl zu unterscheiden von dem Völkergeruch ist jener individuelle Geruch, der auf der Nahrung beruht und der leicht, wenn ganze Völker gewisse Speisen besonders bevorzugen, als ein ihnen eigentümlicher bezeichnet werden kann. Um nur ein Beispiel zu nennen, so erlangt die Haut vieler fast ausschließlich von Fischen lebender Isländer einen ausgesprochenen Fischgeruch. — Die Frage über die Ursachen des Rassengeruchs hat von jeher die Forscher stark beschäftigt, ohne daß bisher eine vollständige Klärung erzielt worden wäre.

An Bord eines Depeschen-Torpedobootes

Einfahrt eines Torpedobootes durch die Kaiser-Wilhelm-Brücke in Wilhelmshaven

Neue Aufnahmen von der Waterkant

Über Atlantis und Nordsee

Des jungen Thomas Steegers Kriegsfahrten, erzählt von H. Wedeer

(6. Forts.)

Piccino schlug hastig ein Kreuz über der Brust und bastelte weiter an seinem Scheinwerfer. Nach zweistündigem, ergebnislosem Suchen gab der Kapitän des italienischen Dampfers die Nachforschungen auf. Don Tomé Guerrero blieb verschwunden. Es war mit Sicherheit anzunehmen, daß er ein Opfer seines Leichtsinnes geworden war. Es wurde eine Kommission eingesetzt, die eine Bestandsaufnahme des Nachlasses vornahm und alles versiegelte. Nach Ankunft in Genua würde man die Weiterverfolgung der Angelegenheit dem venezuelanischen Konsulat überantworten.

Mit hoher Fahrt brauste der „Francesco Petrarca“ davon. Eine dicke schwarze Schornsteinfahne flatterte hinter ihm her.

Mister Blackmith saß im Rauchsalon, paffte eine Zigarette nach der andern, trank ungeheure Mengen von Whisky mit Soda zum Nachteil seines Wohlbefindens und seiner Börse und ärgerte sich schwer. Er glaubte, die Sache zu durchschauen. Mister Steeger war nicht unfreiwillig über Bord gegangen, ganz sicher nicht. Er hatte den Sprung ins Wasser gewagt, um sich vor der bevorstehenden Gefangennahme zu retten. Ein tüchtiger Schwimmer konnte von der Unfallstelle aus die Reede von Funchal gut erreichen. Entweder war ihm also seine Flucht geglückt oder — er war ersoffen. Sei es, wie es sei, — Mister Blackmith war seines Opfers verlustig gegangen, und der Kummer fraß sich immer schmerzlicher in ihn hinein, je mehr Whisky er trank.

Am nächsten Morgen war dann zum Glück alles überstanden. Mister Blackmith hatte ein derartiges Schädelbrummen, daß jedes andere Empfinden völlig zurücktreten mußte.

Er hatte das Gefühl, daß Thomas Steeger, selbst wenn er ertrunken sein sollte, immer noch das bessere Teil erwählt hätte.

Als „Francesco Petrarca“ frei vom hohen Lande der Insel Madeira kam, brach ein schwerer Nordweststurm über das Schiff herein, ein richtiges Hundewetter, mit grauen, tiefhängenden Wolken, peitschendem Regen und einer Windstärke, die einem fast die Kleider vom Leibe riß. Die See war von prasselndem Gischt überdeckt. Schwankend reckten sich die Wellenkämme hoch — ein gieriges Taumeln nach oben — bis der Wind sie zerriß und in Stücke schlug.

Und das Wasser, gestern noch blau und klar in unberührter Schönheit, war schmutzig, gelb und dick geworden und glich einem quirlenden Brei.

Der schwere Schiffsrumpf wurde hochgewuchtet und hin und her geschleudert, als sei er kein Vieltausendtonnenkörper, sondern ein leichtes Federspiel. Mit Donnergehämmer brandete Brecher um Brecher gegen die Bordwand. Und abgesprengte Wassermassen klatschten, vom Winde entführt, bis zu den Schornsteinen hoch.

Es gab kaum einen trockenen Platz an Bord. Ueberall rann und rieselte es durch Ritzen und Fugen hindurch. Und gute Luft schnappte nur, wer sich aufs Oberdeck getraute.

Die Stimmung unter den Reisenden war nicht die beste. Viele wurden seekrank, nachdem der erste Teil der Fahrt bis nach Madeira ohne jede Unbilden der Witterung verlaufen war. Aber auch wer seefest blieb, hatte zu leiden, denn Gehen, Stehen und Sitzen waren Künste, die ohne ernstliche Störung kaum einer noch auszuüben vermochte.

Damit wurde auch der Genuß der Mahlzeiten fragwürdig, und mancher Fleck auf den Tischtüchern legte im Verein mit einer Unmenge zerbrochenen Geschirrs Zeugnis dafür ab, daß bei Seegang mit des Geschickes Mächten wahrlich kein ewiger Bund zu flechten ist.

Dabei ging es dem Deckspersonal und vor allem den Passagieren im Vergleich zu anderen noch recht gut. Am schwersten und schlechtesten hatte es das Maschinenpersonal, und unter ihm wieder die Heizer.

Das Schiff warf sich wie unsinnig hin und her. Es war, als habe es jeden Sinn für Gleichgewicht verloren. Bei diesem wüsten Rollen und Schlingern mußten die Heizer die Kessel bedienen, mußten Kohle trimmen, Asche ziehen, die Feuer beschicken und Roste reinigen.

Die Füße rutschten auf den öligen Flurplatten aus. Man baute sich Widerlager aus Kohle. Die Hitze im Raum wurde unerträglich: das ganze Schiff war dicht verschalt, der überkommenden Seen wegen. Die Stirnwand der Kessel glühte. Flog man dagegen, dann verbrannte man sich. Nicht nur die Kleidung, die, den Verhältnissen angepaßt, dünn und notdürftig war, nein, auf der Haut gab es schmerzhafte Verletzungen.

Aber unablässig galt es zu arbeiten und zu schaffen. Im Frondienst des Dampfes tat man seine Pflicht. Aus der Riesenkraft des Allbezwingers zieht man hohen Nutzen, aber die Opfer, die man bringt, sind wahrlich nicht gering.

Maschinist Piccino hatte die gesamte Heizraumanlage des Schiffes unter sich. Die Kessel machten ihm bei dem schweren Wetter Sorge, manches Niet und manche Lötung lockerten sich, alte Schäden traten wieder auf, und neue Undichtigkeiten wagten sich in oft recht unverschämter Weise hervor.

Piccino kam kaum zur Ruhe, nur selten und für flüchtige Stunden verließ er die Kesselräume. Er war im Dienst ein tüchtiger Mann, das sagte ihm jeder nach. An Land, hieß es, aber packte ihn der Leichtsinn bisweilen, mehr als es guttat. An Land lief er den Weibern nach, und war darauf bedacht, nachzuholen, was ihm das Bordleben an Entbehrungen auferlegt hatte. Im Dienst griff er derb zu und scheute keine Arbeit, wenn sie auch schmutzig war. Wenn er aber zum Landgang über das Fallreep seines Schiffes schritt, dann war er stets wie aus dem Ei gepellt.

Alles in allem — Maschinist Piccino war eine Kraftnatur — auch im Geldverbrauch!

Der Maschinist hatte seine Abendrunde durch sein Reich von Dampf, Kohlenruß und Oeldunst beendet. Ehe er die steile Treppe, die aufwärts ins Zwischendeck führte, betrat, winkte er einen Mann zu sich heran. „Piero,“ tuschelte er ihm zu, „ist alles in Ordnung im Backbordquerbunker?“

Piero, ein stämmiger Sizilianer, mit ein paar Augen im Kopf, die Kohlenschmutz und Ruß überstrahlten, nickte eifrig: „Alles in Ordnung, Herr! In den Bunker kommt niemand hinein. Ich habe mit Kreide angeschrieben, daß aus ihm keine Kohle entnommen werden darf.“

„Sehr schön! Kein Mensch betritt den Bunker ohne meine Erlaubnis!“

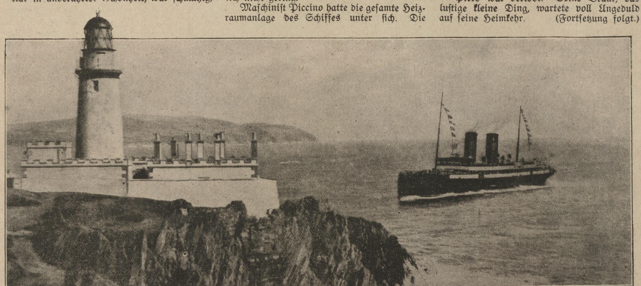
„Sie werden sich hüten, Herr!“ lachte der Heizer. „Sind froh, wenn der Bunker nicht benutzt zu werden braucht. Es trimmt sich am allerschlechtesten aus ihm.“

„Und du, Piero,“ sagte Maschinist Piccino mit Betonung, „siehst mir häufiger nach, ob auch die Bordwand im Bunker nicht leckt. Sie ist das letztemal schlecht gedichtet worden.“

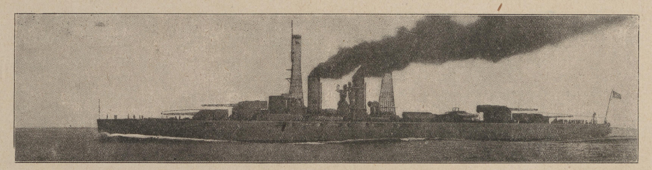
„Jawohl, Herr! Täglich dreimal! Wird gemacht! Ihr könnt Euch auf mich verlassen.“

Maschinist Piccino kletterte die Treppe in die Höhe, und Piero begab sich schmunzelnd vor seinen Kessel. Es war doch recht angenehm, wenn man der Vertraute eines so mächtigen Mannes wie Maschinist Piccino war. Manche Diensterleichterung sprang dabei heraus, und was eine offene Hand war, lernte man kennen.

Piero war verlobt. Seine Braut, das lustige kleine Ding, wartete voll Ungeduld auf seine Heimkehr. (Fortsetzung folgt.)



Die Douglas-Bai, Insel Man, auf der sich ein deutsches Kriegsgefangenenlager befindet

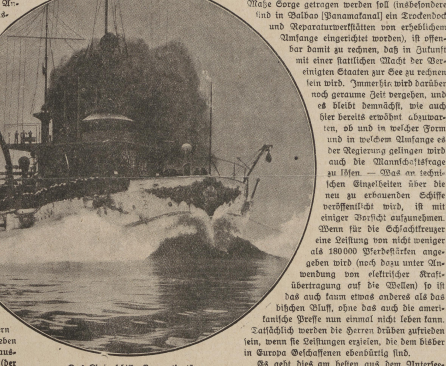


Amerikas erster Überdreadnought „Texas". (27000 Tonnen, Länge 565 Fuß)

Vom Flottenbau in Amerika

Bereits vor einiger Zeit wiesen wir an dieser Stelle auf die beabsichtigten Rüstungen der Vereinigten Staaten, soweit die Flotte in Frage kommt, hin, Rüstungen, deren Vollendung allerdings noch in recht weitem Felde liegt, und es dürfte von Interesse sein, wenn hier einige nähere Angaben veröffentlicht werden. — Auf die Ausschreibung der Panzerkreuzer (wie erinnerlich die ersten, wirklich modernen, großen Kreuzer der Flotte) haben vier große Werften reagiert, sie haben aber sämtlich die Angabe einer festen Bausumme abgelehnt und wollen lediglich auf Regie mit 10 bis 25% bauen. Es hat fast den Anschein, als ob diese (auch in der deutschen Handelsflotte bekannte und erprobte) Bauweise viel Aussicht hat, sich für große Aufträge einzubürgern, und es dürften in der Tat beide Teile, Werft wie Besteller, dabei nicht schlecht fahren. An Bauzeit verlangen Newport News 51 Monate, die Union Iron Works und Fore River 48 Monate. — Auch der Aufbau oder Ausbau einer modernen Flotte kostet eben sehr viel mehr Zeit, als es die Herren Amerikaner etwa aus dem Bürgerkriege kennen. — Die geplanten Großkampfschiffe sind zu je zweien an Newport News und an die New York Shipbuilding Co. vergeben worden, von den Spähkreuzern ist nur einer in Seattle in Auftrag gegeben worden, während die übrigen nochmals ausgeschrieben worden sind. Aber das Ergebnis (der Termin lief am 3. Januar ab) ist noch nichts bekannt geworden. Der Baupreis für die Schlachtschiffe stellt sich auf etwa 72000000 Mark, für den Spähkreuzer sollen, bei 30 Monaten Bauzeit 19900000 Mark gezahlt werden.

Für das erste Spezialschiff für Munitionstransport sind nunmehr die Pläne fertiggestellt. Es handelt sich um ein Fahrzeug von etwa 10000 Tonnen mit Kohlen- und Oelfeuerung, die Bewaffnung ist auf das Nötigste beschränkt. Im Frieden soll das Schiff, das über ausgezeichnete Kühlvorrichtungen verfügt, zum Lebensmitteltransport verwendet werden.

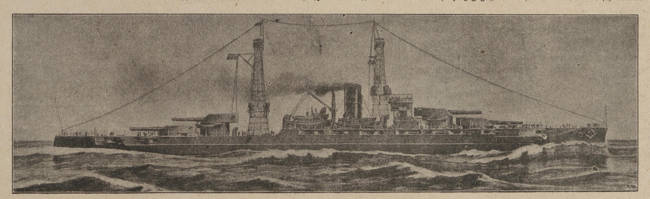


Das Linienschiff „Connecticut" (erbaut 1902/06, 18000 Tonnen) in voller Fahrt

Das Bauprogramm für Unterseeboote für 1916 umfaßt 6 Fahrzeuge, von denen das eine auf der Staatswerft (Portsmouth) erbaut werden soll, während die andern bei verschiedenen Werften in Auftrag gegeben worden sind. Die größten Fahrzeuge messen rund 800 Tonnen, der Baupreis beträgt rund 4700000 Mark.

Da auch für Flottenstützpunkte innerhalb des Interessengebietes der Marine in ausreichendem Maße Sorge getragen werden soll (insbesondere sind in Balbao [Panamakanal] ein Trockendock und Reparaturwerkstätten von erheblichem Umfange eingerichtet worden), ist offenbar damit zu rechnen, daß in Zukunft mit einer stattlichen Macht der Vereinigten Staaten zur See zu rechnen sein wird. Immerhin wird darüber noch geraume Zeit vergehen, und es bleibt demnächst, wie auch hier bereits erwähnt, abzuwarten, ob und in welcher Form und in welchem Umfange es der Regierung gelingen wird auch die Mannschaftsfrage zu lösen. — Was an technischen Einzelheiten über die neu zu erbauenden Schiffe veröffentlicht wird, ist mit einiger Vorsicht aufzunehmen. Wenn für die Schlachtkreuzer eine Leistung von nicht weniger als 180000 Pferdestärken angegeben wird (noch dazu unter Anwendung von elektrischer Kraftübertragung auf die Wellen) so ist das auch kaum etwas anderes als das bißchen Bluff, ohne das auch die amerikanische Presse nun einmal nicht leben kann. Tatsächlich werden die Herren drüben zufrieden sein, wenn sie Leistungen erzielen, die dem bisher in Europa Geschaffenen ebenbürtig sind.

Es geht dies am besten aus dem Unterseeboot-Programm hervor, das ganz wesentlich bescheidener geworden ist. Aus dem einfachen Grunde, weil man auch drüben nicht imstande ist den deutschen Vorsprung im Motorenbau so ohne weiteres einzuholen. — So hat sich auch im Yankeelande der Spruch bewahrheitet, daß nicht so heiß gegessen wird, wie es auf den Tisch kommt.



Amerikanischer Überdreadnought „Pennsylvania" (31000 Tonnen)

Marinedank  Eingetr. Verein

Bank-Konto: Bank f. Handel u. Industrie, Dep.-K. G, Berlin SW 68, Ritterstraße 81
Postscheck-Konto: Nr. 32052 Marinedank E. V., Berlin NW 7

Geschäftsstelle: Berlin SW 68, Kochstraße 28/29

Mitgliedsbeitrag für lebenslängliche Mitglieder einmalig mindestens 500 M., für ordentliche (stimmberechtigte) Mitglieder jährlich mindestens 10 M., für außerordentliche (nicht stimmberechtigte) Mitglieder mindestens 5 M.

Aus unserer Mitgliederliste

Es haben sich unserem Verein weiter folgende angesehene Persönlichkeiten und Unternehmungen angeschlossen:

Frau Otto Langerfeld, Fabrikant Julius Loth, Luft-Verkehrs-Gesellschaft m. b. H., Regierungs- und Baurat Karl Müller, Pfarrer Dr. Ferdinand Piontek, I. Bürgermeister Dr. Walther Pusch, Albert Rudnik, Amtsrichter Dr. Herbert Scholz, Apothekenbesitzer Ernst Steffenhagen, Oberpostdirektor Storm, Pfarrer Georg Vanselow, Kaufmann Wilhelm Werner, Rittergutsbesitzer von Koszinski, Postverwalter Gustav Rebeschieß, Frau L. Tangermann, Freiherr von Tettau-Telks, H. Graf Wangwitz, Hofbesitzer Wilhelm von Allwörden, Hofbesitzer August von Borstel, Hofbesitzerin Elise von Borstel, Hofbesitzer H. Braack, Hofbesitzer D. Büther, Hofbesitzer Hugo Eylmann Wwe., Hofbesitzer Jul. Wiechers, Stahlwerk Carl Urbach & Co., Bauunternehmer Alois Horn, Unternehmer Wilhelm Pickhardt, Kaufmann Felix Schuh, Papierfabrikant Carl Caesar, Papierfabrikant Peter Lüttgen, Weingutsbesitzer und Weingroßhändler Richard Michel, Optische Anstalt Jos Schneider & Co., Dresler's Drahtwerk G. m. b. H., Eichner Walzwerk und Verzinkerei Akt.-Ges., Albert Schaub, Justus Stahlschmidt'sche Werke G. m. b. H., Meuselwitzer Kohlenbergwerk Bruderzeche H. Solf, Gutsbesitzer Claus Kühl, Generalleutnant z. D. Waldemar von Roon, Lehrer F. Niebuhr, Kaufmann Alexander Wegner, Gutspächter H. Bornhöft, Gutsbesitzerin Laura Albrecht Ww., Wilh. Franke, Aug. Helsper, Frau Carl Mertens, Gebrüder Pandel, Oskar Pandel, Werkzeugfabrikant Wilh. Pandel, Carl Paß, Holzfabrikant Martin Wagner, Wörder & Pandel, Kommerzienrat Leander Streubel, Gewerkschaft des Steinkohlenbergwerks „Adler", Direktor H. Müheborn, Bergwerksdirektor Dr. Putsch, Hofbesitzer Johann Böhn, Leonard Brück, Hofbesitzer P. Egge, Kammerdirektor Ottermann, Kaufmann Fritz Pöllner, Gebrüder Lotzbeck, Geheimer Kommerzienrat Ferd. Sander, Daniel Voelcker G. m. b. H., Lederfabrik Emil Waeldin & Co., Metallwarenfabrik Lämmerspiel m. b. H., Gustav Döring, E. Abendschein, Bäckerei und Konditorei Daniel Agné, Kaufmann Joh. Bähr, Pfarrer Bergmann, Curt Ulrich, Kaufmann Emil Hadamik, Frau Marie Hirt, Baumeister Reinhold Sattler (Bau- und Installations-Geschäft), Heinrich Bodenstein, Frau Dr. Dehner, Hebamme Frau Haas, Frau Kroll (Wwe.), Kaufmann F. N. Müller, Heinrich Pirschtot, Privatier Georg Ruhrbruch, Landwirt und Bäcker Richard Ruhrbruch, Grubenverwalter H. Schlemmann, Metzger Otto Velten, Apotheker Ernst Schnabel, Oberamtmann Ihle Vorwerk II., Lehrer Thoma, H. Rachau, Molkereiverwalter Peter Barg, Frau Frischer (Kaufmann).

(Forts. im nächsten Heft.)

Anzeigenpreise: Die 5gespaltene, 42 mm breite Nonpareille-Zeile kostet Mark 2.50, bei Wiederholungen entsprechender Rabatt

Bücherschau

Graf E. zu Reventlow: Der Einfluß der Seemacht im großen Kriege. M. 8.50. geb. M. 10.— Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Die Aufgabe, die sich Graf Reventlow mit diesem Werke gestellt und die er vortrefflich gelöst hat, war keine leichte. Es galt nichts geringeres, als den gewaltigen Einfluß klarzulegen, den die Seemacht auf die politischen, wirtschaftlichen und natürlich vor allem militärischen Ereignisse im Weltkriege ausübt. Zu einem guten Teile liegt dieser Einfluß für jedermann offen zutage. Daneben gibt es indessen gewisse Zusammenhänge, die nur demjenigen sichtbar sind, der seit Jahren die Ereignisse in der Weltpolitik eingehend verfolgt hat. Das Werk kann bis zu einem gewissen Grade als das Gegenstück zu dem bekannten Mahanschen Buche „Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte" bezeichnet werden. Da dieses Werk vom angelsächsischen Standpunkte aus geschrieben wurde, so ist es um so verdienstlicher, daß durch das vorliegende Buch dieser Stoff nun auch vom deutschen Standpunkte aus behandelt wird. Wer sich für Deutschlands Seegeltung interessiert, wird das Buch mit großem Nutzen lesen und es als einen gediegenen Führer durch die verschlungenen Pfade der Weltpolitik schätzen lernen. S. S.

Flandrisches Bilderbuch. Herausgeg. v. d. Kriegszeitung der 4. Armee. 2.40 M.

Die köstliche Blumenlese, die uns hier in Wort und Bild aus den letzten Jahrgängen der Kriegszeitung der 4. Armee dargeboten wird, zeigt, welch kräftigen Nährboden der Humor da draußen bei unseren Feldgrauen trotz aller Kriegsnöte findet. Das Buch wird gewiß viele Freunde finden.

Schluß der Anzeigenannahme stets **2 Wochen** vor Erscheinen der betreffenden Nummer

Verein ehemaliger Matrosen der Kaiserl. Marine, Berlin

ladet alle **ehem. Angehörigen der Matrosen-Divisionen und -Regimenter** zum Besuche seiner Sitzungen freundlichst ein.

Sitzung jeden Mittwoch nach dem 1. und 15. bei **Gieske, Köpenicker Straße 62.**

Marinedank-Verlag Ges. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstraße 28/29. — Verantwortlicher Schriftleiter: Siegbert Salter, verantwortlich für die Anzeigen: Reinhold Zahn, beide in Berlin. — Druck: Otto Elsner Akt.-Ges., Berlin S 42, Oranienstraße 140/42.

Briefe und Einsendungen für „Deutschland zur See" sind ausschließlich an die Schriftleitung zu richten. Für Einsendungen an einzelne Mitglieder der Schriftleitung wird keine Gewähr übernommen.